Legislación del Trabajo
Carpeta Nº 1720 de 2001
Carpeta Nº 1808 de 2001

Versión Taquigráfica Nº 1594 de 2002

EMPRESA IBRAMAR S.A.

Versión desgrabada de la reunión realizada el día 2 de diciembre de 2002

(Sin corregir)

PRESIDE: Representante Juan José Bentancor.

MIEMBROS: Señores Representantes Guzmán Acosta y Lara, Roberto Arrarte Fernández, Nora Castro, Alejandro Falco y Víctor Rossi.

ASISTEN: Señor Representante Walter Vener Carboni.

INVITADOS: Por la empresa IBRAMAR S.A., señores Francisco J. Pick Bado, Director; y C/N (r) Cime Martín Thomasset, Perito Naval.

SEÑOR PRESIDENTE (Bentancor).- La Comisión da la bienvenida al señor Francisco J. Pick Bado, por IBRAMAR S.A., y al perito Naval C/N (r) Cime Martín Thomasset. Como estarán informados, desde hace mucho tiempo venimos tratando un proyecto sobre embanderamiento de buques vinculado a la contratación de personal uruguayo en un 100%. Ya hemos recibido la opinión de muchas delegaciones y en el día de hoy, a pedido del señor Diputado Arrarte, hemos hecho una excepción para incorporar la opinión de ustedes que él consideraba valiosa, porque posiblemente hoy mismo estaremos en condiciones de tomar una resolución sobre este tema. Por lo tanto, bienvenido todo aporte que se quiera hacer o algún punto de vista que puede coincidir o no con lo que hemos estado viendo hasta el momento.

SEÑOR PICK.- Soy de la firma Nadilur S.A. Nuestra empresa fue comenzada por mi padre, y ahora él y yo somos los Directores. Se ha dedicado en los últimos 39 años a la actividad de intermediación en productos alimenticios y, principalmente en los últimos 20 años, a la exportación de productos pesqueros, abriendo distintos mercados para el Uruguay como fueron Nigeria, Medio Oriente, Kuwait y Arabia, y desde 1985, China. A su vez, actuamos como intermediarios en la venta de productos de la pesca a otra cantidad bastante grande de países.

Últimamente hemos estado tratando de diversificar nuestro negocio dentro de la pesca, tratando de ver distintas alternativas, porque los recursos pesqueros han disminuido no solo en Uruguay sino en otras partes del mundo. Esa diversificación pasa por tratar de captar inversiones para el sector pesquero uruguayo. Desde hace unos cuantos años veíamos como una de las pocas posibilidades de inversión o de expansión en la pesca uruguaya el desarrollo de la variedad anchoíta, y hemos tratado de conseguir inversores. Finalmente, después de trabajar bastante conseguimos una serie de inversores extranjeros que están dispuestos a tomar el riesgo de

la inversión para desarrollar la pesca de la anchoíta mediante seis barcos pesqueros y una planta en La Paloma, en Rocha.

Los proyectos fueron presentados en febrero de 2001. Terminó en dos licitaciones, una del Ministerio de Ganadería, Agricultura y Pesca, en la que se licitaron los permisos de pesca, que fueron adjudicados a nuestro grupo, y otra del Ministerio de Transporte y Obras Públicas por la adjudicación del edificio de ASTRA, que fue firmada por el señor Presidente Batlle el martes o miércoles de la semana pasada. Tenemos que hacer una cantidad de trámites, pero estamos listos para comenzar a hacer las inversiones en La Paloma.

Obviamente que una disposición del 100% es algo que nos afecta en forma directa y paso a explicar por qué. No soy un técnico en pesca pero más o menos repito lo que he escuchado bastante frecuentemente. La pesca de anchoíta es una variedad de media agua. Se pesca con una red de cerco y hoy en día no existe ningún barco en Uruguay, en Argentina ni en Brasil que esté utilizando ese arte de pesca. Para nuestro proyecto se incorporarían seis barcos de un porte importante y se implementaría este novedoso sistema de pesca para Uruguay. Es un sistema que se utiliza muchísimo en Chile, Perú, el hemisferio norte -Estados Unidos, Canadá- y los países de Europa del norte donde la pesca de variedades de media agua es muy importante.

Esos seis barcos de pesca tienen un costo aproximado de US$ 19:000.000. Obviamente, los accionistas mayoritarios en este proyecto, que son los que van a invertir con los buques y con la planta, tienen interés de que personal de su confianza esté en los barcos. Ellos no tienen ninguna inversión en Uruguay ni tienen ningún antecedente en la pesca en Uruguay. A su vez, también es muy importante que desde el punto de vista técnico se instruya a los distintos tripulantes uruguayos de todas las categorías de marineros para arriba sobre la utilización de estas nuevas artes de pesca que se van a implementar acá. Creo que sería de una soberbia muy grande sostener que cualquier marinero uruguayo podría desarrollar cualquier arte de pesca. Creo que cada uno tiene sus particularidades y en este caso estamos hablando de un arte que nunca ha sido utilizado en Uruguay. Obviamente, para el comienzo de la operación se va a utilizar personal chileno de confianza de los inversores mayoritarios, para instruir a los tripulantes uruguayos sobre cómo pescar y cómo usar estas artes de pesca. No tengo las cifras exactas de cuántos serían al comienzo de esta operación pero la idea de todos los inversores es que esa cantidad se vaya reduciendo. Traer un tripulante extranjero a operar a Uruguay, contrariamente de lo que se opina, es bastante más caro que tener uno uruguayo, porque los salarios se equiparan y, además, al extranjero hay que proveerlo de pasajes, dónde vivir, etcétera.

Éste es el principal punto de preocupación tanto nuestra como de los inversores. Por otro lado, hay un tema que es importante frente a estos inversores concretos y a futuros inversores. Me refiero a la seguridad desde el punto de vista legislativo; es decir, que una vez que se toman inversiones que son de muy alto valor no se cambien las leyes de juego. Creo que eso es muy, muy importante para conseguir inversores para Uruguay, que hoy en día es difícil. La seguridad jurídica es muy importante, porque si cambia una ley, me pueden cambiar nuevamente las leyes, y eso crea inseguridad.

Desde el punto de vista de seguir consiguiendo inversiones, ¿dónde se pueden generar las inversiones en el sector pesquero uruguayo? Me gustaría ir un poco a la práctica de qué es lo que sucede hoy en la pesca. Yo no soy industrial de la pesca pero estoy en relación diaria con todos los actores de la pesca. Ya les habrán explicado que hoy existen cuatro tipos de licencias: A, B, C y D. Las A de merluza y B de corvina y pescadilla han sido las históricas desde que se inició la pesca en Uruguay y creo que son las que ocupan la mayor cantidad de gente. No tengo las cifras pero me animo a decir que en las licencias A y B el 100% de tripulación es uruguaya; puede ser que haya alguna persona que no lo sea, pero si no es el 100%, es el 99,9%. Si fuera más barato tener tripulaciones extranjeras -he seguido un poco el trabajo de la Comisión- esa enorme cantidad de barcos, que es la gran mayoría en la pesca uruguaya, tendría tripulación extranjera. La ley lo permite, no habría ningún problema, pero hoy en día no la tienen. Creo que eso habla a las claras de que no es mejor ni más barato tener tripulación extranjera.

En las licencias categoría C es donde se han dado las mayores inversiones, prácticamente las únicas que ha habido en Uruguay. Nuestro proyecto de anchoíta corresponde a esas licencias. La merluza está sobreexplotada, al igual que la corvina y la pescadilla. No hay licencias nuevas; prácticamente no hay posibilidades de inversión en ese sector y, por eso, casi todas las inversiones se han dado en las licencias categorías C y D. Las licencias categoría D son para afuera de Uruguay. La licencia categoría C creo que es la que más importa hoy; es la que genera fuente de trabajo no solo en el personal embarcado sino en el personal en tierra. Aquí se está hablando de la tripulación embarcada pero eso tiene a su vez una

consecuencia en el trabajo en tierra. Y todas las inversiones que se han dado han sido en licencia C. Es poca la inversión uruguaya; la mayoría de las inversiones en pesca, en barcos, etcétera, es de extranjeros. Existen empresas uruguayas como FRIPUR y alguna otra que ha hecho inversiones en la pesca en Uruguay pero la gran mayoría de las inversiones nuevas son de inversores extranjeros. Esas inversiones han tendido a desarrollar variedades que no se explotaban o que estaban subexplotadas; inclusive las inversiones uruguayas han llevado a eso. FRIPUR, en su momento, invirtió en el desarrollo del cangrejo, ha invertido en el desarrollo de la vieira y de la almeja. Por ejemplo, la pesca de cangrejo es muy especializada, con trampas, se cocina a bordo, etcétera. Tiene un desarrollo bastante complejo y vino gente del exterior a enseñar cómo se hacía.

SEÑOR FALCO.- ¿FRIPUR hoy tiene barcos con embanderamiento uruguayo?

SEÑOR PICK.- Sí; FRIPUR como flota individual es la más grande de Uruguay. Creo que tiene más de diez barcos de categoría A, de merluceros, y en categoría C, que yo sepa tiene tres cangrejeros.

SEÑOR FALCO.- ¿La vieira entra en la categoría C?

SEÑOR PICK.- Sí, junto con la almeja.

SEÑOR FALCO.- Yo tengo entendido que cambió todas las banderas, pero si usted dice que los tiene, así será.

SEÑOR THOMASSET.- Los propietarios de FRIPUR están en este momento en Europa del norte comprando dos barcos nuevos para acá.

SEÑOR FALCO.- ¿También embanderados?

SEÑOR THOMASSET.- Sí; vienen para acá.

SEÑOR FALCO.- Yo tengo la versión contraria, que no son para embanderarlos acá.

SEÑOR PICK.- Hoy tienen una cantidad barcos merluceros, categoría A. Estoy casi convencido de que tienen tres barcos destinados al cangrejo, uno a la vieira y otro a la almeja. Me consta que están constantemente haciendo investigaciones para desarrollar nuevas especies. A su vez, también ha habido el desarrollo de otras variedades como el calamar, que en Uruguay se pescaba muy poco, como pesca incidental. Se han traído barcos poperos -así es como se denomina técnicamente a los barcos calamareros-; se ha desarrollado la merluza negra y se están realizando estudios para ver qué es lo que hay en nuestro mar para desarrollar nuevas actividades de pesca. Inclusive, los actuales armadores tienen interés en diversificar su actividad, porque se está cuotificando la corvina y la merluza ha disminuido tremendamente por la depredación que ha hecho Argentina. Los propios armadores, con una infraestructura grande, están considerando diversificaciones dentro de Uruguay, y eso pasa por encontrar nuevas especies, lo que muchas veces implica nuevas artes de pesca o nuevos sistemas.

SEÑOR ROSSI.- ¿Qué número máximo de trabajadores especializados prevén que van a necesitar para el inicio del proceso que nos explicaban, más allá de ir disminuyendo la presencia de trabajadores no uruguayos en el futuro?

SEÑOR PICK.- No tenemos la cifra exacta.

Nosotros comenzaríamos las obras civiles en forma inmediata y estamos planeando empezar la operación en junio. La idea de los inversores es traer un barco unos meses antes para probar arte de pesca e ir viendo gente. Realmente, desconocen en absoluto la situación de la pesca, la capacidad de los tripulantes uruguayos y otros aspectos. Desde mi perspectiva, como accionista, encargado básicamente de los números en este proyecto, desearía que fuera el menor número posible.

No me gustaría hablar de una cifra en este momento y después equivocarme porque podría traer conflictos.

SEÑOR ROSSI.- El número puede ser importante. Si bien usted no lo puede precisar, tal vez sea casi imprescindible que se acelere un estudio que le permita orientarnos, porque hace bastante tiempo que estamos en momentos de promover la ley. Por lo tanto, lo que hoy estamos a tiempo de poder contemplar, dentro de pocos días podría ser tarde.

Entonces, me da la sensación de que sería importante que nos ayudaran, afinando esa estimación necesaria para saber cuáles son los márgenes que tenemos, a fin de no afectar una actividad económica que queremos y el país necesita, como así también preservar los derechos que se están atendiendo en este proyecto.

SEÑOR PICK.- Nuestro proyecto de seis barcos implica 95 tripulantes en forma directa, cantidad a la que habría que agregar 25 más como relevos, por enfermedades, licencias, etcétera. Es decir, estamos hablando de 120 personas.

En el peor de los casos, el 50% serían extranjeros, ante lo cual se crearían 60 puestos de trabajos para tripulantes, más todos los otros que se generarán en tierra. Entiendo que todo el mundo defienda su interés, pero este proyecto hay que analizarlo en su conjunto. El proyecto en total implica más de 520 puestos de trabajo directos; en la peor de las hipótesis -sé que no vamos a llegar a ese extremo-, que sería utilizar el 50% de tripulación extranjera, estaríamos hablando de 60 tripulantes extranjeros. Quiero aclarar que no se tome a estos 60 tripulantes como los extranjeros que traeremos, sino que es el número de extranjeros que se contratarían en el peor de los casos, de acuerdo con lo que establece la ley. Creo que esto es un buen negocio para Uruguay.

SEÑOR ROSSI.- Usted mismo dijo que estaba siguiendo las discusiones de esta Comisión, por lo que no debe ignorar que lo que está planteando es la modificación de la ley que autoriza la contratación del 50% de extranjeros, que significarían 60 personas.

Por lo tanto, le pido una estimación que esté por debajo del 50%, porque ese porcentaje significaría no cambiar nada. Es decir, queremos saber qué márgenes se están manejando para ver cómo podemos tener en cuenta su planteamiento de la mejor manera posible. Usted es totalmente conocedor de que tenemos la ley vigente, que autoriza la contratación de un 50%, y la propuesta un 100%.

Creo que no deberíamos manejarnos en la hipótesis de los 60 trabajadores como máximo, sino con una distinta, e invitamos al señor a que nos ayude a encontrarla.

SEÑOR PICK.- Voy a hablar con los técnicos para ver si podemos llegar a una cifra aproximada.

De todas maneras, hay que tener en cuenta que las leyes también tienen efectos laterales y a eso me refería cuando hablaba de que existen barcos que son factoría y procesan a bordo, obtienen su producto final a bordo, y no generan puestos de trabajo, salvo los que ocupan a bordo. Esto es totalmente diferente en nuestro proyecto, donde se genera una cantidad de puestos de trabajo en tierra.

Entonces, es claro y entiendo lo que dice el señor Diputado Rossi, pero hay que tener en cuenta los alcances de una ley en cuanto a sus aspectos laterales.

Asimismo, hay un problema de tiempo. Para que se tenga una idea -es algo que nos tiene bastante preocupados-, presentamos este proyecto de inversión -creo que es bastante importante- en febrero de 2001, pero recién el martes o miércoles de la semana pasada se nos entregó el edificio que perteneciera a ASTRA que ganamos en la licitación; pasaron prácticamente dos años y eso que encontramos la mejor de las buenas voluntades en todas las personas con que nos topamos en el camino. No quiero ni pensar cuánto tiempo hubiera pasado si hubiéramos tenido una contra.

De todas maneras, pediré a los inversores que me hagan un estimativo sobre cuánto serían los extranjeros contratados. Desde ya garantizo que serán muchos menos del 50%.

SEÑOR ROSSI.- Quiero dejar constancia de que esta Comisión, sin tener prevista su visita, está recibiendo al señor de inmediato, por lo que el peregrinaje a que hace referencia, en este caso, no es culpa nuestra.

SEÑORA CASTRO.- Quiero conocer las razones específicas que explican el emprendimiento productivo al que nuestros invitados están abocados, por las que el artículo 2° del proyecto presentado no satisface sus expectativas. En este mismo sentido, me gustaría saber cuánto estiman promedialmente como necesario para que una tripulación aprenda a trabajar en esta rama de actividad.

SEÑOR PICK.- El artículo habla de un 10% y de un 20%.

En nuestro proyecto, estos barcos tienen entre 15 y 17 tripulantes; el 10%, sería un tripulante y medio, casi dos tripulantes. Más allá del aprendizaje de artes nuevas para explotar en Uruguay, tengamos en cuenta un inversor extranjero -chilenos, noruegos; provienen de países lejanos, por lo que no conocen tanto nuestra realidad, ni siquiera los chilenos- que mandará a nuestro país seis barcos, cuyo valor aproximado es de US$ 19:000.000. Si yo mandara, por ejemplo, a Nigeria US$ 19:000.000 en seis barcos, lo mínimo que pretendería es tener a una persona de mi confianza que esté a bordo de mis barcos defendiendo mi situación. Lo mínimo que generalmente se pide es algún patrón, capitán y jefe de máquinas, que es lo principal en un barco. Entonces, cualquier inversor requerirá como mínimo dos personas de su absoluta confianza, que le defiendan el barco y las máquinas.

En cuanto al aprendizaje de las artes nuevas, ojalá que lleve la menor cantidad de tiempo, pero depende de la habilidad de las tripulaciones uruguayas, que tengo entendido que son buenas. Ojalá sea así, porque económicamente es mucho más caro tener personal extranjero que nacional.

Es muy difícil precisar el tiempo necesario, más aun teniendo en cuenta que la anchoíta nadie la ha pescado o cuando la pescó ASTRA hace muchos años lo hizo muy mal, con barcos inadecuados, etcétera. Según los técnicos, habrá que ver cómo se comporta la variedad, las artes de pesca; estamos hablando de que los barcos serán chilenos, de que el océano Pacífico es diferente al Atlántico, con mareas, oleajes, a lo que hay que agregar el propio comportamiento del pescado.

Es lo mismo que preguntar cuánto tiempo lleva recibirse de ingeniero.

SEÑORA CASTRO.- No hay traslaciones mecánicas de las situaciones, aunque sí existen posibilidades de estimar los tiempos de aprendizaje, ya sea en oficios, en profesiones; hasta para los legisladores es fácil estimar.

SEÑOR FALCO.- Entonces, yo le preguntaría cuánto tiempo lleva aprobar una ley.

Me gustaría que el señor Thomasset hablara de la extensión del mar territorial y la posibilidad de captar futuras inversiones porque no nos quedamos solo con el proyecto de la captura de la anchoíta.

SEÑOR THOMASSET.- Fui Director de Marina Mercante desde 1995 hasta 1999, por lo que estuve bastante involucrado en la pesca donde se concentran todas estas actividades.

En este proyecto se juntan todas estas actividades. El campo que abarca al tripulante es muy vasto, pero creo que debe tenerse en cuenta especialmente un aspecto. La Armada está preparando todo el relevamiento de la nueva zona económica exclusiva que, de acuerdo con la Convención de Derechos del Mar, le correspondería a nuestro país a partir del 2004; de hecho, la Armada sabe hasta en cuántos kilómetros cuadrados se expande la zona. Esa es una zona nueva, delimitada en el mar internacional, donde deja de ser de altamar y pasa a ser zona exclusiva económica de Uruguay, hecho que traerá inversores extranjeros -ya hay gente que está pescando allí- a preguntar si pueden entrar, si sus barcos pueden llevar la bandera uruguaya y habrá que dar una respuesta. Es decir, hay un incremento del mar territorial.

Por otro lado está el mar presencial, que hace años que existe. Hace algunos años un español me decía que el mar se dividiría en cuadraditos y ya estamos viendo que conforme a la aplicación de la Convención de

Derechos del Mar la zona económica exclusiva se extenderá.

Nuestra ley de pesca es vieja, pero ha tenido grandes virtudes, entre otras, que se haya extendido por ley la zona económica exclusiva; ahí aparece el primer mojón legal para que pudiéramos tener 200 millas de extensión.

Asimismo, en la zona de protección antártica en este momento operan buques de distintas nacionalidades, pero quien no está dentro del Camelar no puede pescar; esto ya es un cuadradito. Uruguay está pescando en esa zona.

Los barcos están integrados por tripulaciones mixtas. Hay otras zonas que son exclusivas de algunos países pero se basan en otro criterio; por ejemplo, en la pesca de atúnidos no se administra la zona sino la especie. Es decir que en altamar ya empieza a haber intereses particulares de cada país que hace usufructo de eso. No tenemos que olvidarnos de que de alguna manera tenemos que llegar a altamar, así como llegamos a la Antártida. Quiere decir que no tenemos que pensar en que el mar se nos termina en la zona económica exclusiva, sino que vamos mucho más allá en un futuro muy inmediato.

Desde el punto de vista mercante, también afecta un poco llegar a un 100%, como ya se los habrán dicho. Se han hecho conquistas, por ejemplo, en la zona de hidrovía, para poner tripulantes extranjeros y poder llegar allí, pero se verían afectados.

Estamos a las órdenes para responder las preguntas que sobre este tema se quieran hacer. Esta temática me interesa y puedo dar mi humilde opinión con mucho gusto ya que llevo unos años en esto.

SEÑOR ARRARTE.- Sé que es difícil dar un dato relativamente ajustado, pero quisiera saber cuántos tripulantes uruguayos trabajan en buques de bandera argentina y de bandera brasileña. Quisiera saber si son muchos o pocos; por lo menos un dato aproximado.

SEÑOR PICK.- No tengo la cifra sobre cuántos uruguayos trabajan en buques de bandera argentina o brasileña. De todas maneras, hay una cantidad de tripulantes uruguayos trabajando no solo con esas banderas sino también con otras. Muchas veces arrancan en Montevideo y llevan tripulaciones uruguayas. Existe una buena cantidad de tripulantes uruguayos que trabajan en buques de bandera extranjera.

Con respecto a cuántos extranjeros están trabajando en el Uruguay, no sé si la Comisión tiene los datos de Prefectura, ya que hay que analizar cómo funciona esto en la práctica.

SEÑOR PRESIDENTE.- No tenemos los datos de Prefectura.

SEÑOR PICK.- Podría afirmar que en licencias A y B, el 100% es tripulación uruguaya.

SEÑOR PRESIDENTE.- En términos absolutos, en cantidad de tripulantes con licencia A y B, ¿de cuántos estamos hablando?

SEÑOR PICK.- En ese caso de 1.200 tripulantes. En licencia C, me animo a decir que habría un 70%. Pero en vez de manejarnos con cifras subjetivas o aproximadas, sería mejor conocer la información de Prefectura que debe tener datos exactos acerca de cuántos extranjeros están operando en los barcos de bandera uruguaya. Este dato tiene que estar bien claro.

Sería muy importante analizar cómo funciona todo esto en la práctica. Inclusive, pasa que a veces se demora la salida de algunos pesqueros uruguayos por falta de tripulación uruguaya.

Si estamos buscando más inversores, desarrollando la actividad de la pesca en Uruguay, buscando más trabajo, se necesita más y más gente. Y acá para embarcarse se necesitan las libretas, los cursos, etcétera. Reitero que en la práctica se ha demorado la salida de buques pesqueros por falta de tripulación uruguaya.

Sería muy importante saber con exactitud cuántos extranjeros están trabajando en los barcos de bandera uruguaya. Como dije, Prefectura puede dar este dato en detalle.

SEÑOR PRESIDENTE.- En cuanto a la pesca de la anchoíta queremos saber cuál es el tiempo de embarque. Se ha hablado de que habría cierta postura refractaria por parte de los marinos uruguayos en cuanto a embarcarse en un viaje durante varios meses. Se ha dicho que ello es más propio de países que han estado siempre más vinculados al mar, específicamente, a la pesca.

SEÑOR PICK.- Estamos hablando de uno a tres días. Reitero que no hay ninguna experiencia en anchoíta, pero hay un componente muy importante que es que ese pescado se descompone muy fácilmente, lo cual lleva a que se afecte directamente la calidad del producto final y, por lo tanto, los precios. Además, en invierno, la anchoíta se ubica muy cerca de La Paloma. Inclusive, de acuerdo con la información brindada por los buques científicos que han realizado experiencias en esto, con la poca información que existe del pasado y con los datos dados por los buques que operan actualmente, se piensa que estamos muy cerca de ese lugar. Entonces, se planifica hacer viajes de un día, inclusive en invierno.

A principios de otoño y a fines de primavera se piensa que la anchoíta está más lejos. De todas maneras tenemos un límite máximo que estimamos en tres días por la descomposición de la materia. O sea que ese tema no nos afectaría en forma directa.

SEÑOR PRESIDENTE.- Según entendimos habría una tripulación de 20 personas por cada barco.

SEÑOR PICK.- Un poquito menos; serían entre 15 y 17, más los reemplazos.

SEÑOR PRESIDENTE.- Entonces, el 50% sería tener 10 y 10; sé que no se puede hacer un cálculo matemático así porque si nadie sabe pescar la anchoíta tendrán que dedicarse los 20. Pero supongamos que rápidamente avanzamos al 50% base, que no es precisamente lo que se estaba dando hasta ahora. Se había puesto el 50% como techo o menor porcentaje, pero tampoco se cumplía.

(Diálogos)

————Me refiero a que el Sindicato planteó esa situación.

SEÑOR FALCO.- Cuando se dijo que el 100% de los permisos A y B estaban compuestos por marinos uruguayos, el sindicato no lo negó. Digo esto porque no me parece que sea un elemento para entrar en discusión, sino porque no me parece lógico plantear ante los invitados que no se está cumpliendo con el 50% cuando en realidad la información que tengo dice que el 100% o el 90% de los permisos A y B son uruguayos y se cumple.

SEÑOR.- Además hay una Prefectura que controla.

SEÑOR FALCO.- No quiero entrar ahora en la discusión, pero un sector dijo que la Prefectura cumple con todos los permisos.

SEÑOR.- La Prefectura no, las leyes.

SEÑOR PRESIDENTE.- Correcto. Entonces, partimos de la base de que el 100% es tripulación uruguaya.

Creo que también sería polémico decir que la seguridad jurídica implicaría que tuviéramos una legislación tan rígida que no la pudiéramos cambiar nunca, porque siempre en el camino quedaría algún sector; sería como pensar que no se puede cambiar porque hace cuatro años que viene gente para invertir en algo; no creo que esto pase, ni que se exija en ninguna parte del mundo.

Por ejemplo, si nos manejáramos con un 75% tendríamos cinco personas de confianza y quince personas de Uruguay, que puede ser de igual, de tanta o de más confianza que las que vengan. Pero teniendo claro que perfectamente pueden tener cinco, yo no daría un porcentaje de un 75%.

SEÑOR PICK.- No entiendo qué se quiere preguntar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Le estoy diciendo que esa puede ser una salida que posiblemente también esté planteada.

SEÑOR PICK.- En cuanto a la inseguridad jurídica, si se van a dictar leyes que favorezcan la inversión -me refiero a los inversores extranjeros, no a los uruguayos-, bienvenidas sean. Ojalá que haya muchas; nunca imaginé que pudiera tener tantas dificultades para lograr esta inversión. Insisto, siempre serán bienvenidas las leyes que faciliten o favorezcan las cosas.

Esta ley no facilita eso y, desde mi punto de vista, en ese sentido se puede crear una inseguridad jurídica. Insisto, si la ley favorece, no hay problema.

Además, la ley prevé que en caso de pesquerías especiales se pueda pedir hasta un 90% de personal extranjero, lo cual a nosotros nunca se nos pasó por la cabeza. La gran mayoría de los inversores que invirtió en la licencia C -que es donde se generó la mayor inversión- no pidió eso; por algo habrá sido. Cuando se han desarrollado inversiones nuevas de artes y pescas, en licencia C, no tengo conocimiento de que se haya pedido u otorgado la posibilidad de operar con un 90% de tripulación extranjera, cuando la ley lo ampara.

Todas estas inversiones tienen como objetivo generar ganancias. Hay que hacer una economía; qué es lo mejor y más económico para el proyecto. Entonces, si nunca se ha pedido un 90% de tripulación, amparado en la ley, eso también está diciendo que es más caro traer personal extranjero que emplear el nacional.

En cuanto al 75%, no tengo la cifra exacta. No puedo responder en este momento si a nosotros nos sirve o no. Tampoco creo que haya que limitar el proyecto a lo que es nuestro negocio, por más que a mí en este momento me beneficie. Creo que hay que analizarlo en términos generales. Reitero: en mi empresa esta es la primera inversión concreta que estamos logrando, pero esto no quita que en el futuro podamos encontrar otras y que, de repente, la situación sea diferente a la de la anchoíta.

SEÑOR PRESIDENTE.- Una apreciación que ya hicimos en algún momento -más allá de traer lo que tenemos en el mar y que luego de la aplicación del convenio internacional posiblemente dupliquemos esa cantidad-, es que no han sido muchas las inversiones que ha tenido el país con la aplicación de esa ley vieja. En realidad, los barcos que están funcionando son muy poquitos.

Entonces, ¿por qué nadie invirtió si tuvieron todas las facilidades del mundo? ¿No habría otros problemas que estaban incidiendo para que la gente no invirtiera?

En mi opinión todas las delegaciones son confiables y en una reunión pasada una de ellas nos dijo que la pesca del atún había caído, etcétera. La ley seguía siendo la misma y la gente podía contratar a quien quisiera. Por lo tanto, la tripulación no es el factor que acelera o desacelera una inversión.

Acepto su posición y hasta me parece razonable que se defienda.

Sin embargo, en el pasado reciente y no tan reciente no ha habido un desarrollo de la pesca que nos haga defender un sistema, porque en función de este no han venido inversiones monstruosas. En general, no ha sido así. Los barcos que han circulado con bandera uruguaya muchas veces han traído grandes problemas por lo que han hecho en otros lugares, lo que luego repercute en nuestro prestigio . A eso también se ha referido alguna delegación que ha concurrido.

Creemos que lo relativo a la ley es una variable más. Posiblemente, debamos ser muy cuidadosos -y vaya si lo somos; hace como cinco meses que estamos estudiando esto- en no afectar el desarrollo de las inversiones. Pero tenemos una absoluta convicción de que con una ley como la que teníamos tampoco nos caracterizábamos porque vinieran inversiones a rolete; más bien por el contrario.

SEÑOR.- Creo que tengo una contestación a eso; por lo menos, es lo que yo pienso.

Creo que el Uruguay no ha tenido una política de Estado con respecto a la pesca. La política con respecto al sector pesquero ha sido, más que nada, de cada Director en particular.

Hasta el año 1990 o 1992 la política que se manejaba a nivel de Directores, es decir, lo que en su momento era el INAPE, consistía en no otorgar licencia de pesca para ninguna variedad nueva. La única posibilidad de que haya inversores en la pesca es si los dejan pescar; si no se deja pescar es imposible que haya inversiones en la pesca. En particular, toda la vida se sostuvo que la anchoíta era la materia prima de la merluza, etcétera, por lo que no había que tocarla. En momentos en que asumió como Director de INAPE el Capitán Galante -no recuerdo bien en qué año- hubo un quiebre en la política de otorgamiento de licencia de pesca.

Cuando asume el Capitán Galante -creo que esto se puede ver claramente en lo que es la DINARA- se empiezan a otorgar licencias de pesca para desarrollar nuevas variedades. Me refiero a lo que fue el calamar, a lo que fue el desarrollo del atún, de la merluza negra, etcétera. Todo pasó por el tema de las licencias de pesca. Creo que esa ha sido la gran limitante que ha tenido la inversión en la pesca, es decir, el no otorgar licencias de pesca; inclusive, con la propia anchoíta.

En su momento el Capitán Galante estaba a favor de otorgar licencias de pesca para explotar la anchoíta. Es más, se otorgó licencias a gente que no la explotó. Después asumió el doctor Bertulo, quien estaba en contra, por lo que no se otorgaron más licencias. Ahora ha asumido el Capitán Flangini, quien ha estado a favor, por lo que se hizo la licitación y se otorgaron las licencias de pesca.

Desde mi punto de vista, creo que la principal limitante a las inversiones en la pesca es el no tener claro cuál es la política y el no otorgar licencias de pesca.

Con respecto a los buques con problemas es como si dijéramos que a alguien se le vende un auto y sale y atropella a una persona. Creo que si alguien hace algo malo en algún lugar del mundo, se le debe retener la licencia de pesca y se le deben poner multas al barco. Como en todos lados, hay buenos, regulares y malos. Si alguien hace algo malo con un barco, que se le retire el barco y la licencia. Me parece que no pueden pagar los buenos por los malos.

SEÑOR.- Hasta el año 1997 los buques pesqueros habían sido excluidos de la ley de abanderamiento o no habían sido incluidos en esta. Por lo tanto, quien quisiera traer un pesquero aquí debía importarlo y tenía que dejar un depósito de garantía muy grande. Para un pesquero que valía US$ 1:200.000 el depósito llegaba hasta los US$ 400.000. Es decir que traer un pesquero era muy difícil.

Se interpreta la ley y se incluye a los pesqueros en la ley de abanderamiento y empiezan a venir inversiones. Diría que en mi período llegué a abanderar a 40 pesqueros. Es decir, vinieron flotas de 11 pesqueros -algunas de ellas completas-; hoy en día se han ido porque los pesqueros van y vienen, habiéndose quedado muchos de ellos en el puerto, totalmente perdidos. En ese caso se facilitó la inversión e ingresaron esos barcos.

En cuanto al comportamiento de algunas tripulaciones pienso que hay que ser enérgicos en las medidas y quizás en ese sentido hay que legislar en otros aspectos del tripulante, es decir, en la sanción que le corresponde al Capitán o al armador. En lo personal, hice algunas denuncias penales en cuanto a si correspondía el Tribunal de Faltas.

SEÑOR PRESIDENTE.- La Comisión agradece la presencia de los señores invitados, quienes nos han proporcionado algunos elementos importantes a tener en cuenta en el momento en que debamos resolver sobre este tema.

Muchas gracias.